

ABBONAMENTI (a mezzo posta): al Piccolo, Italia, Albania, Impero e Colonie per anno L. 70, per sem. L. 35, per trim. L. 20; Estero: L. 160, L. 81, L. 41; con edizione del lunedì: Italia, Albania, Impero e Colonie: L. 88, L. 44, L. 22,50; Estero: L. 185, L. 92, L. 46,50. L'abbonamento può cominciare da qualunque giorno, una deve finire col trimestre solare. Abbonamenti a Trieste: via S. Pellico 4, p. 1; da fuori: vaglia postale all'amministrazione del giornale, via S. Pellico 4-11.

INSEZIONI: Premi per m/m d'attesa (larghezza una colonna): Commerciali L. 3.000, mortuari, ringraziamenti L. 3.50. Finanziari, legali L. 5. Nel corpo del giornale: Asterischi di cronaca, cinema, sport, teatro, ecc. L. 5. Collettori: vedi ultima pagina. Tasse governative in più. Pagamenti anticipati. Nessuna responsabilità per pubblicazioni in giorni e posti prefissi. Rivolgere: Unione Pubblicità Italiana S. A., Trieste, via S. Pellico 4, tel. 60-46.

## Le nostre forze dovunque attaccanti e vittoriose

# Squadra nemica sorpresa presso le Baleari e gravemente colpita con bombe di grosso calibro

### Il grande sommergibile «Oswald» speronato e affondato dal «Vivaldi» che fa prigioniero l'equipaggio - Bebel a sud di Moiale occupata - Otto autoblende distrutte nel Sudan

IL BOLLETTINO N. 54

## Nel Mediterraneo non si passa

Il Quartier Generale delle Forze Armate comunica:

Una squadra navale nemica proveniente da Gibilterra e composta da due navi da battaglia, due navi portaerei e navi minori è stata raggiunta da nostre formazioni aeree a sud dell'isola di Formentera (Baleari) e sottoposta a violento bombardamento malgrado l'intensa reazione controaerea. Risultano sicuramente colpite da bombe di grosso calibro alcune unità fra cui una nave da battaglia; quest'ultima con visibile incendio a bordo. Un nostro velivolo non è rientrato.

Questa notte il cacciatorpediniere «Vivaldi» ha affondato con azione di speronamento e quindi col siluro, nel centro del mar Jonio, il sommergibile «Oswald» di 1500 tonnellate armato di un cannone da 120 mm. e di otto lanciasiluri. Dell'equipaggio composto di 55 uomini il «Vivaldi» ne ha recuperati e fatti prigionieri 52 tra i quali il comandante capitano di corvetta David Freyzer, tutti incolumi.

Nell'Africa Orientale la nostra aviazione ha bombardato Butana (Sudan) e nella zona di Cassala ha spezzato un reparto di autoblende distruggendone otto e mitragliando gli equipaggi in fuga.

Nostri elementi hanno occupato Bebel a 45 chilometri a sud di Moiale respingendo un violento controattacco del nemico ed infliggendogli gravi perdite.

L'aviazione nemica ha bombardato Dire Dawa senza conseguire alcun risultato. Altri bombardamenti a Giavella, Asmara e Massaua hanno recato lievi danni ad un'aviorimessa vuota. Un nazionale e un indigeno sono stati uccisi, alcuni feriti. Due velivoli nemici sono stati abbattuti dalla nostra caccia.

### L'offesa rintuzzata

ROMA, 2. Ancora una volta una robusta formazione navale inglese è stata sorpresa presso le Baleari dai nostri bombardieri. E' l'offesa che probabilmente la squadra britannica voleva recare alle nostre coste e sulla stessa unità. A questa azione si aggiunge l'impressione che la nostra aviazione ha inflitto, nella quale rifiute l'abilità del comandante e la perizia dei nostri marinai. Il «Vivaldi» non ha dato tempo al sommergibile oceanico «Oswald», potentemente armato, di lanciare i siluri e l'ha raggiunto, con fulmineo ardimento, col suo affilato

sperone. Combattimento che ha saputo d'altri tempi e che dice quale spirito deciso animi e sorregga i nostri marinai.

Il nostro «Vivaldi» è un cacciatorpediniere della classe «Navigator», che comprende dodici unità, stazza meno di 2000 tonnellate; è armato di sei cannoni da 152 e quattordici lanciasiluri. Sopra una velocità di 38 nodi, la nostra unità affondata appartiene ad una classe di sommergibili ridotta ora a sette unità dopo l'affondamento dell'«Oswald» ed oggi dell'«Oswald». Le caratteristiche erano le seguenti: 1500 tonnellate di dislocamento, un cannone da 102, due mitragliere e ben otto lanciasiluri da 533.



## Dal messaggio cifrato del «ricognitore» al travolgente assalto dei bombardieri

### Poche ore di luce, ma sufficienti per piombare sulla massiccia formazione nemica e rovesciarvi una valanga di ferro e di fuoco

(Dal nostro inviato speciale aereo)

AEROPORTO X, 2. «Bombardieri accorrete, unità navali in vista». Questo, o pressoché, fu il messaggio cifrato nel tardo pomeriggio di ieri che un nostro apparecchio da ricognizione strategica lanciava per marconigramma alla base aerea del Mediterraneo più vicina alla zona che esso sorvegliava; e subito dagli aeroporti interessati le squadriglie si allarmarono e misero la prua verso ponente per raggiungere la formazione navale inglese avvistata.

Vi ricorderete che in una delle ultime nostre corrispondenze vi avevamo parlato dell'intensificata attività della nostra ricognizione aerea; numerose missioni quotidiane erano state effettuate nei due bacini del Mediterraneo con puntualità ed efficacia. In quasi alle estremità del nostro mare, allo scopo di tenere continuamente sott'occhio ogni eventuale movimento del nemico; vi abbiamo suggerito tra le righe l'importanza di queste missioni, frequenti, prolungate e precise, come l'aggiornamento che su di esse si doveva conservare, almeno temporaneamente, il più assoluto riserbo; ma non ignoravamo tuttavia che qualche cosa d'era in marcia, che importanti eventi stavano per verificarsi ed appunto per non dare minimamente al nemico l'impressione che le mosse che egli aveva in gestazione erano prevedute e seguite dall'alto Comando italiano avevano evitato di accennare perfino agli scopi più palesti di tale attività esplorativa.

### Sentinelle avanzate sul mare

Oggi però l'operazione bellica si è svolta con pieno successo italiano, oggi che il nemico è caduto in pieno possiamo darvi e non senza soddisfazione quei particolari che fino ad ora sono rivelabili dell'azione di ieri sera, durante la quale una importante unità di battaglia inglese e varie navi minori sono state gravemente danneggiate dal bombardamento italiano.

Gli inglesi avevano, e avranno ancora di più in avvenire, assoluto bisogno di spostare da un punto all'altro del Mediterraneo le loro unità da guerra per tentare di rifornire le loro basi mediterranee gravemente danneggiate dall'aviazione fascista. Tutto questo si è ben visto ed è pacifico. E' altrettanto pacifico però che ormai sono finiti i tempi in cui la flotta inglese poteva spadroneggiare nel Mediterraneo a che per navigare in

questo mare, sorvegliato meglio per meglio dalla nostra aviazione, occorre tanto di permesso dell'Italia fascista, senza il che è assolutamente impossibile il transito. Ripetutamente gli inglesi hanno tentato di sorprendersi ricorrendo alle più astruse diavolerie, ma altrettante volte i loro piani sono stati sventati e le loro navi sono state costrette a battere in ritirata di minuzie di numero o per lo meno alquanto malconce.

### L'avvistamento

I nostri velivoli hanno moscato la guardia come sentinelle avanzate sul nostro mare, non lasciandosi sfuggire all'occasione la più piccola barchetta e il più tenue filo di fumo; hanno ispezionato in lungo e in largo i bacini orientali e occidentali ed hanno più e più volte sorvolato le basi nemiche per individuare più che vedere qualunque preparativo avversario. E' appunto in seguito a tali indici osservati nelle basi inglesi sono state intensificate in questi ultimi giorni, come abbiamo detto, le missioni esplorative secondo un ciclo operativo che imponeva, per altro in tutto il campo d'azione del Mediterraneo, azioni di ricognizione. E' proprio da questa attività che sono state individuate le unità nemiche che si trovavano in questa zona del Mediterraneo, e che sono state individuate le unità nemiche che si trovavano in questa zona del Mediterraneo, e che sono state individuate le unità nemiche che si trovavano in questa zona del Mediterraneo.

Un velivolo da ricognizione più fortunato degli altri, avvistava nel tardo pomeriggio a sud dell'isola di Formentera e presso a poco tra questa isola e il porto di Cartagena, alcune unità in navigazione verso oriente. Abbassatosi per poter meglio riconoscere la formazione e sfruttando la foschia che sovrastava il mare onde celarsi alla vista del nemico, l'osservatore individuava ben presto una vera e propria squadra navale inglese costituita da due navi da battaglia, due portaerei e numerose navi minori.

Immediatamente l'aereo riprendeva quota e continuava a sorvegliare a larghe virate la formazione da grande altezza. Lanciava un marconigramma cifrato al Comando aerei del Mediterraneo, dando la posizione della formazione e avvertendo che sarebbe rimasto sul posto per agire da radiodifesa a favore del bombardamento in arrivo. Esisteva infatti a bordo dei nostri aerei un dispositivo radioelettronico per mezzo del quale, captando un qualsiasi segnale, se ne può stabilire l'esatta provenienza e così si può na-

vigare dirigendosi esattamente verso di esso. Né più né meno come quando l'occhio colpito da un raggio di luce, guida verso la provenienza della luce stessa. E' sufficientemente impossibile il transito. Ripetutamente gli inglesi hanno tentato di sorprendersi ricorrendo alle più astruse diavolerie, ma altrettante volte i loro piani sono stati sventati e le loro navi sono state costrette a battere in ritirata di minuzie di numero o per lo meno alquanto malconce.

### Il decollo delle squadriglie

Appena ricevuto il messaggio le squadriglie pronte a partire su allarme ebbero l'ordine di decollare; e immediatamente gli apparecchi rullarono sui terreni dei campi e si innalzarono nel cielo che già si andava tingendo di violetto nell'imminenza del tramonto. La missione era difficile: difficile per la distanza da superare a pieno carico avanti di raggiungere la formazione nemica, difficile per la prossima oscurità che avrebbe reso durante l'operazione assai arduo il preciso puntamento: difficile per il rientro a notte fatta, notte nerissima del tutto illume e qua e là peggiorata da nuvolaglia sparsa.

E' ora una grande ansia a bordo degli apparecchi, un vibrante desiderio di giungere presto sulla formazione, di iniziare le gesta. Qualche pilota ebbe forse la sensazione di aumentare la pressione e quindi il regime di rotazione dei motori, guadagnare velocità; ma la disciplina di volo e di guerra naturalmente prevalse; tormento qualcuno le manette di immisione del gas nei motori, gli occhi guizzanti dell'indicatore radiogoniometro dell'orizzonte artificiale, agli indici dei manometri e dei contagiri; i puntatori erano pronti nel loro stretto abitacolo presso le teste di sgancio; gli artieri accarezzavano i colli delle mitragliatrici, decapitate e svincolate dalla rotazione. Gli apparecchi fecero regolare quota, per fortuna andavano verso ponente e quindi potevano giovarsi di un maggiore

periodo di luce diurna; e puntualmente si trovarono nel tempo che era previsto, costoché la navigazione risultò regolarissima e precisa, nella zona dove instancabilmente gironzolava l'attentissimo esploratore. Non vi volle molto per individuare la grossa formazione navale nemica; e meno ancora ci volle per procedere all'attacco in forza.

### Scoppi e incendi sulle navi

Le squadriglie conoscevano appena i loro compiti, i turni, gli avvicendamenti. La prima chiusa tra i motori, iniziò la rotta di attacco, e discendendo con un angolo di pianata prolungata (è meraviglioso come questi trimotori da bombardamento riescano a portare a una sensibile picchiata sul l'obiettivo) eseguita allo scopo di aggiustare meglio il tiro, sganciò una serie di bombe sulle navi da battaglia che procedevano maestose al centro della formazione. Si videro aprirsi immediatamente i portelloni dell'apparecchio di testa e uscire un grappolo di bombe grosse e minacciose che filarono dritte sull'obiettivo. Ad imitazione furono sganciate anche da gli apparecchi che seguivano.

Quasi contemporaneamente, un po' defilata nello spazio, fu la seconda squadriglia, che prese di mira i portaerei, quindi le altre con lo stesso metodo agirono sulle stesse navi. Non abbiamo visto le fotografie dei tiri, ma certamente esse rivelavano mirabili serie di bombe centrate sugli obiettivi.

Dalle navi, che parvero per un istante sorprese, si scatenò subito un tiro di aberramento controaereo furioso. Nel contempo le unità cominciarono a manovrare a zig-zag, effettuarono accostate vorticiose, dettero alle macchine la massima pressione possibile per sfuggire al tiro dei nostri bombardieri. La formazione si allungò, si restringe, si disperse. Parve che due navi cozzassero fra di loro in una girata interna violentissima. Frattanto la prima squadriglia aveva riguadagnato prontamente quota mantenendosi sempre in stretta formazione. I velivoli virarono presto in cabrata, si rimisero sulla rotta di attacco, ripeterono l'impresa.

### Scampo nella tenebra

Scamperono le ali nel pensiero che il fondo di attacco in piena velocità l'aria, ebbro un furioso ruggito di motori quando dopo sganciata una nuova serie di bom-

be i piloti effettuarono la richiesta. Già dalle navi si sprigionavano scoppi e fiamme; quelli degli apparecchi che avevano operato per primi ebbero la soddisfazione di poter controllare i danni arrecati. Un incendio divorava una delle navi da battaglia; i marinai dovevano lottare disperatamente contro le fiamme e contro l'uragano di ferro e di fuoco che pioveva da cielo. Altre navi apparvero rinvoltate in più punti. Altre grosse bombe sganciate dalle squadriglie giunsero a segno.

Intanto dalle portaerei si levavano in fiamme alcuni aeroplani nemici, che tentavano di arginare l'impetuosa di attacco dei nostri. Ma questi, più che mai inebriati dal successo, già nella tempesta di rovine, cercavano, invece di evitare, il combattimento, e chiusi nella loro serrata formazione di battaglia scaricavano le loro mitragliatrici contro i velivoli inglesi. Era uno spettacolo veramente epico, affermano i reduci dell'impresa. A bordo delle navi il tempo doveva sembrare non passasse mai; non c'era per gli inglesi infatti altro scampo che la notte. E purtroppo, per i nostri invece, le ombre della sera invasero il cielo più che rapidamente. Presto l'azione doveva essere troncata, che dagli apparecchi sulla più si distinguono sulla distesa divenuta nera (parve di assistere al processo inveroosimilmente rapido di ossidazione dell'incendio stilografico che da azzurro volge rapidamente ai toni più oscuri) e dovette essere l'impresa la via del ritorno.

A tratti, ma disperatamente ancora, tuonavano i cannoni antiaerei delle navi e gracchiavano le mitragliere. Qualche scoppio di bombe ritardato prolungava l'azione micidiale dei bombardieri italiani, ai quali per alcune miglia illuminavano la via del ritorno i bagliori dell'incendio sviluppatosi a bordo di una delle più potenti navi della formazione nemica.

### RAFFAELLO GUZMAN

### 1230 aerei abbattuti finora dai contraerei tedeschi

BERLINO, 2. Negli ambienti autorizzati germanici si precisa, che dall'inizio della guerra l'artiglieria contraerea germanica ha abbattuto 1230 apparecchi nemici. Di essi ben 1071 furono abbattuti tra il 10 maggio e il 24 giugno. Dall'inizio della guerra l'artiglieria contraerea ha inoltre distrutto 402 carri armati e affondato 100 sommergibili danneggiando gravemente altrettanti.

## L'attacco all'Inghilterra

# Si stringono i tempi

### La colossale massa aerea che il Reich può mettere in azione

Non ci è dato di conoscere se l'attacco definitivo contro l'Inghilterra comincerà in un dato giorno, o se ad esso si giungerà senz'altro previsto, intensificando sempre più le azioni aeree che, iniziate da un mese, hanno assunto già un ritmo ed una potenza impressionanti. Entrambe queste ipotesi sono ammissibili; intanto però i risultati ottenuti sin qui sulla Gran Bretagna e sul mare che la circonda sono già imponenti, sia nel campo militare che in quello morale.

### 90.000 tonnellate al giorno

Porti, depositi di carburanti, centri di rifornimento, nodi ferroviari, stabilimenti di produzione bellica, sono stati più volte battuti, di giorno e di notte, superando le difese controaeree e vincendo l'azione della caccia. In mare, ogni convoglio di approvvigionamento o di materie prime è stato attaccato e disperso, tanto che i rifornimenti dell'isola — che richiedono almeno un centinaio di navi al giorno — sono già molto compromessi, e costringono i vapori a larghi giri ed a lunghe soste intermedie. Gli affondamenti crescono di giorno in giorno, ed oscillano ormai fra le 70 e le 90 mila tonnellate al giorno, cifre non mai raggiunte nella guerra passata, neppure nel periodo più intenso della campagna sottomarina (primo semestre del 1917). Così, parecchi milioni di tonnellate mancano al naviglio britannico, superando notevolmente le possibilità di riempimento, e per quanto l'Inghilterra fosse riccamente dotata, le difese si fanno duramente sentire, dato che i percorsi sono lunghi e non sempre tranquilli.

### 20.000 aerei potranno essere scatenati

In questo ambiente materiale, e spirituale è venuta a cadere la dichiarazione fatta dal Maresciallo Göring, che qualifica di «ricognizione armata» le incursioni svolte finora sul mare e nel cielo della Gran Bretagna. Del resto, i conti sono presto fatti, se si pensa che, finora, non vennero mai contati, nullo esempio, più di una cinquantina di velivoli in azione contemporanea. Le cifre ormai generalmente accettate attribuiscono al Reich la disponibilità di almeno 30.000 apparecchi; calcolando un terzo di riserva e per impieghi minori, e per il resto un giorno di lavoro e tre di riposo (contanti molto larghi), si può concludere che l'aviazione tedesca potrebbe senza sforzo impiegare quotidianamente contro il nemico numero non ben 5000 aerei, in ondate successive.

Bastano, crediamo, questi pochi cenni, per dare un'idea della situazione attuale dell'Inghilterra, e di quello che diverrà fra non molto, per poco che la pressione tedesca continui. Se il Governo di Churchill è soddisfatto e fidato, noi non abbiamo attualmente nulla da ridire.

Gen. ALDO CIALIATI

### Roma offrirà alla «Cesare», la nuova bandiera di combattimento

ROMA, 2. Il Governatore di Roma ha ricevuto dal Ministero della Marina di riservare alla Capitale l'onore di offrire alla corazzata «Giulio Cesare» la nuova bandiera di combattimento in sostituzione della vecchia che, cimello prezioso e venerando, è ridotta nel cofano di bronzo presso il quadrato di poppa dove era stata per più di un quarto di secolo. Questa vecchia bandiera ha una storia quanto mai interessante. La prima «Giulio Cesare» varata a Sestri Ponente nel 1911, ebbe la bandiera per iniziativa del presidente dei Mamiani di Roma, prof. Italo Raulich, dalle scolaresche d'Italia. Il prof. Raulich fece appello ai giovani (quasi 100 mila di tutte le scuole medie) che concordarono di donare l'obolo modesto di mezza lira o poco più. Un vero plebiscito d'amore. Così nacque la bandiera lunga 6 metri e larga 3 ricamata da fanciulle ricoverate nell'Istituto delle figlie dei militari di Torino. Taluni di quei giovani entrati poi nella vita ebbero l'onore di vedere quel tricolore garrire sull'albero di maestria della nave. Il tricolore che ha fregi d'oro con figurazioni simboliche e leggende classiche incise sui listelli del maggiore albero del 7 giugno 1914.

L'istitutiva del Governatore di Roma tuttora in stato di disegno sarà attuata tra poco. La cerimonia della consegna avverrà in forma strettamente privata alla presenza di poche persone.

### A Gibilterra fervono i lavori di riparazione

TANGERI, 2. Viaggiatori provenienti da Algeiras e da La Linea, riferiscono che a Gibilterra fervono i lavori di riparazione delle opere militari gravemente danneggiate dai bombardamenti dell'aviazione italiana. Grandi preoccupazioni destano le condizioni idriche della piazzaforte, dato che Gibilterra manca di acqua potabile. Nella parte del porto detta la Laguna, si sta ora procedendo ad alcuni lavori di dragaggio per ampliare lo spazio navigabile verso il Mediterraneo. Notevoli contingenti di operai spagnoli hanno spontaneamente abbandonato i lavori della piazzaforte.

### Lo scontro nell'Atlantico

L'«Alcantara», talmente malconcio che non potrà venir riparato. RIO DE JANEIRO, 2. L'incrociatore ausiliario britannico «Alcantara» rifugiato in questo porto in seguito al combattimento sostenuto contro un incrociatore ausiliario tedesco nell'Atlantico meridionale, presenta avarie tali da far ritenere impossibile la sua riparazione. Esso deve essere stato colpito da varie granate al di sotto della linea di immersione, perché è stata fortemente danneggiata, e la sua prua si eleva molto dall'acqua mentre la poppa è quasi sommersa. Esso ha incassato anche colpi ai fumaioli ed al centro.











